ESTIMATES

Civil Aviation Tribunal of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2000

Canada

Improved Reporting to Parliament
Pilot Document

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from

Canadian Government Publishing — PWGSC

Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/33-2000
ISBN 0-660-61427-8

101-03787/

Foreword

On April 24, 1997, the House of Commons passed a motion dividing on a pilot basis the *Part III of the Estimates* document for each department or agency into two separate documents: a *Report on Plans and Priorities* tabled in the spring and a *Departmental Performance Report* tabled in the fall.

This initiative is intended to fulfil the government's commitments to improve the expenditure management information provided to Parliament. This involves sharpening the focus on results, increasing the transparency of information and modernizing its preparation.

The Fall Performance Package is comprised of 83 Departmental Performance Reports and the President's annual report, *Managing for Results 2000.*

This ***Departmental Performance Report,*** covering the period ending March 31, 2000 provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the department's *Report on Plans and Priorities* for 1999-00 tabled in Parliament in the spring of 1999.

Results-based management emphasizes specifying expected program results, developing meaningful indicators to demonstrate performance, perfecting the capacity to generate information and reporting on achievements in a balanced manner. Accounting and managing for results involve sustained work across government.

The government continues to refine its management systems and performance framework. The refinement comes from acquired experience as users make their information needs more precisely known. The performance reports and their use will continue to be monitored to make sure that they respond to Parliament's ongoing and evolving needs.

This report is accessible electronically from the Treasury Board Secretariat Internet site: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp

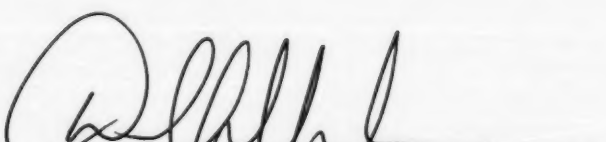
Comments or questions can be directed to the TBS Internet site or to:

Planning, Performance and Reporting Sector
Treasury Board Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario, Canada
K1A OR5
Tel: (613) 957-7167
Fax (613) 957-7044

Civil Aviation Tribunal

Departmental Performance Report

For the period ending March 31, 2000



The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.

Table of Contents

Section I: Message 3
Future Plans 3

Section II: Departmental Performance 5
Societal Context 5
Objectives 5
Strategic Priorities 5
Key Co-delivery Partners 5
Social and Economic Factors 5
Performance Results Expectations and Chart of Key Results Commitments 6
Performance Accomplishments 6
Presentation of financial Information 10
Other Performance Issues to Note 11
Government-wide Priorities 11
Service Improvement Initiative 11

Section III: Consolidating Reporting 13
Statutory Annual Reports 13

Section IV: Financial Performance 15

Section V: Departmental Overview 17
Mandate, Vision and Mission 17
Departmental Organization 17

Section VI: Other Information 19
Contacts for Further Information 19
Legislation Administered and Associated Regulations 19
Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports 19

Annex A 20

Index 21

List of Figures

Figure 1: Total Cases by Category 7
Figure 2: Reviews and Appeals Concluded with a Hearing 8
Figure 3: Reviews and Appeals over the past 5 Years 8
Figure 4: Financial Information 10
Figure 5: Average Costs for Reviews and Appeals 10
Figure 6: Organization Chart 18

List of Financial Tables

Table 1 – Summary of Voted Appropriations 15
Table 2 – Comparison of Total Planned to Actual Spending 16
Table 3 – Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual 16

SECTION I: MESSAGE

The Civil Aviation Tribunal, an independent quasi-judicial body possessing aeronautics expertise, is integral to the enforcement of aviation safety, airworthiness, and aviation security measures in Canada. It fulfils the essential role of providing an independent review of ministerial enforcement and licensing actions taken against holders of Canadian aviation documents under the *Aeronautics Act*.

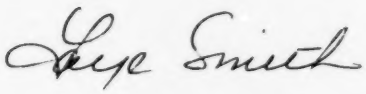
The Tribunal conducts itself in an open, impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice. It adjudicates matters that have a serious impact on the livelihood and operations of the aviation community. Given its structure and process for conducting hearings, the Tribunal is readily accessible to that community.

The knowledge and experience in aeronautics possessed by Tribunal members enhances their independence by equipping them to understand and assess the validity of the reasons for enforcement and licensing actions. It also increases the confidence which Transport Canada and Canadian aviation document holders place in the decisions of the Tribunal.

It is important to take into account the gains in efficiency that have been achieved simply as a result of the Tribunal and the parties appearing before it adjusting to the aviation safety enforcement and licensing regime implemented in the 1986 *Aeronautics Act* amendments. Parties appearing before it, including Transport Canada and organizations representing Canadian aviation document holders, have now acquired levels of experience and judgment which contribute greatly to achieving efficiencies in the hearing process, procedurally fair results and legitimacy for the overall enforcement process. This applies to all types of hearings.

Future Plans

The *Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations* came into force on June 11, 1999. As well, the mandate of the Civil Aviation Tribunal will be expanded to act as a multi-modal review body for administrative and enforcement actions taken under various federal transportation acts. Therefore, the Tribunal's mandate will enlarge considerably over the next few years.



Faye Smith
Chairperson

SECTION II: DEPARTMENTAL PERFORMANCE

Societal Context

Objectives

The objective of the program is to provide Canadian aviation document holders with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.

Strategic Priorities

To process requests from Canadian aviation document holders and hold review and appeal hearings by an independent body. All hearings are to be held expeditiously and informally, in accordance with the rules of fairness and natural justice. The Tribunal offers its services in both official languages of Canada. It is also itinerant, in the sense that its hearings take place throughout Canada, at the convenience of the parties to extent possible.

Key Co-delivery Partners

The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. Its clients are the aviation community and Transport Canada. The Tribunal serves the Canadian flying public by contributing to a safe and efficient aviation enforcement and licensing system.

Social and Economic Factors

The Civil Aviation Tribunal represents the only forum for ensuring that Canadian aviation document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice. Its role does not overlap with, nor is it duplicated by, any other agency, board or commission. It is unique in the transportation sector in that its function is entirely adjudicative. There are approximately 73,000 licensed aviation personnel in Canada and approximately 30,000 registered aircraft. Because of this volume, the number of infractions under the *Aeronautics Act* should rise slightly or at least remain unchanged. The Enforcement and Licensing personnel at Transport Canada can, under the *Aeronautics Act*, suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document or impose a monetary penalty. The level of enforcement is entirely controlled by Transport Canada but impacts on the program. The program is also affected by the department's rewrite of its aviation regulations including the designation of a large number of offences under the *Designated Provisions Regulations* which were formerly adjudicated in the court system.

Performance Results Expectations and Chart of Key Results Commitments

To provide Canadians with:	To be demonstrated by:	Reported in:
independent review of enforcement and licensing decisions taken by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act*	• hearings that are held expeditiously, fairly and informally	DPR Sec II P.8.
	• timely disposition of review and appeal hearings within service standards	DPR Sec II P.8. Annual Report P.15 Civil Aviation Tribunal Rules
	• hearings conducted in accordance with the rules of fairness and natural justice	DPR Sec II P.8.
	• the use of pre-hearing conferences to streamline and expedite the hearing process	DPR Sec II P.8.
	• quality and consistency of decision making	DPR Sec II P.8.
	• a level of satisfaction by the aviation community	DPR Sec II Per. Accomplishments Web Site: www.cat-tac.gc.ca Guide to Tribunal Hearings

Performance Accomplishments

In conducting its reviews of enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport, the Civil Aviation Tribunal provides a public interest program that is unique to civil aviation in Canada. The Tribunal's efficiencies provide visible validation and confirmation of Canada's civil aviation safety system. Moreover, the Civil Aviation Tribunal process is able to quickly identify aviation concerns of a technical or legislative nature that will necessitate amendment to aviation regulations to benefit all Canadians through the enhancement and maintenance of aviation safety in Canada. For 1999–2000 the Tribunal forecasted work on approximately 317 case files with planned spending of **$972,000** and eight FTEs. That forecast represented the same level over the 1997–1998 forecast. The actual case files worked on were **325**. A breakdown of cases by categories

and regions as well as reviews and appeals held over the past five years are in Figures 1 to 3 on pages 7 and 8.

In the 12-month reporting period, the Civil Aviation Tribunal registered **237** new requests for reviews and **13** requests for appeals from the aviation community. This represents an increase of **43** new case files registered over fiscal year 1998–1999.

In addition to the new cases registered in this reporting period, **75** cases were carried over from the previous reporting period, bringing the total caseload to **325**. This represents an increase of **31** cases over 1998–1999.

A breakdown of the **325** cases handled by the Tribunal reveals that **8** cases awaiting a decision were carried over from the fiscal year 1998–1999. In the current reporting period, **158** cases were concluded without a hearing and **69** cases were concluded with a hearing, of which **16** are still awaiting decisions. At the end of 1999–2000, **59** cases were pending further action and **31** have been scheduled for the 2000–2001 fiscal year.

It should be noted that many of the **158** cases concluded without a hearing were requests registered with the Tribunal and concluded shortly before the hearing was to take place, which means that all registry work that leads up to the hearing was completed. In many cases an agreement was reached between the parties. In other cases Transport Canada or the document holder withdrew their applications. Of the **158** cases that were concluded without a hearing, **26** cases had been previously scheduled and cancelled.

Of the **69** cases concluded with a hearing, **61** were 1st level reviews, and **8** were 2nd level appeals.

Figure 1: Total Cases by Category

*Category	Pac.	West.	Cent.	Ont.	Que.	Atl.	Hq.	Total	%
Medicals	11	11	8	20	24	11	0	85	26
Suspensions	8	3	6	16	17	3	1	54	17
Fines**	12	40	41	28	50	7	1	179	55
Cancellations	0	0	0	2	5	0	0	7	2
Totals	31	54	55	66	96	21	2	325	100
%	10	17	17	20	30	6	0	100	

* See Annex A for more information on Category
** Also includes a case received from the Canadian Transportation Agency

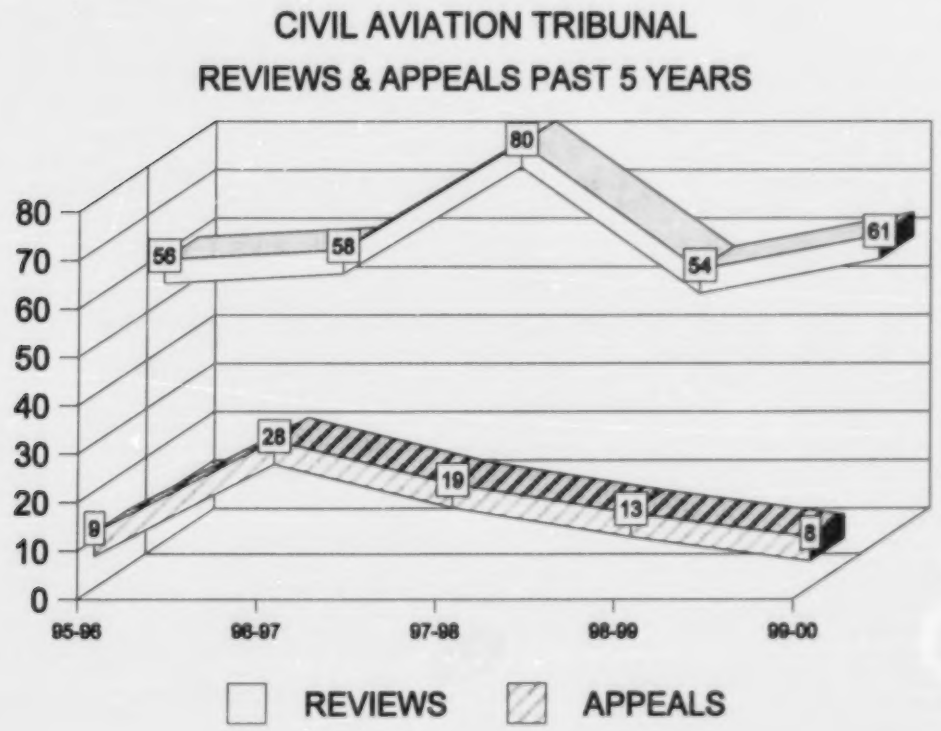
Note: Central and Western Regions reflect Prairie & Northern Region

Indicators in Figures 1 and 2 are actual numbers of cases. Total cases by category are not sufficient to determine all financial implications by simply forecasting the number of applications received by type of infraction and the manner in which they are resolved. However, an estimated cost average for review and appeal hearings for the past three fiscal years is presented in Figure 5 page 10.

Figure 2: Reviews and Appeals Concluded with a Hearing

Hearing Level	Pac.	West.	Cent.	Ont.	Que.	Atl.	Hq.	Total	%
Reviews	7	9	12	11	17	4	1	61	88
Appeals	1	1	1	1	3	1	0	8	12
Totals	8	10	13	12	20	5	1	69	100

Figure 3: Reviews and Appeals over the past 5 Years



The program's effectiveness can be measured by its ability to provide the aviation community with the opportunity to have Ministerial decisions reviewed fairly, equitably and within a reasonable period of time. Tribunal hearings are readily accessible to the lay person without the attendant legal complexities and case backlogs which were visited upon the court system that prevailed prior to the creation of the Civil Aviation Tribunal.

The Tribunal strongly encourages its members to provide their determinations quickly. Although there is no statutory requirement for it to do so, the Tribunal issues written reasons for all its determinations. This allows Transport Canada and Canadian aviation document holders to better understand the outcome of the matter and, where applicable, to make a more enlightened decision as to the exercise of their right of appeal. The average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination is 46 days and 50 days for an appeal. This represents an improvement in efficiency from 1992–1993 as the average lapsed time between the conclusion of a review hearing and the issuance of a determination was 120 days and 90 days for an appeal. This brings the hearing process to a timely conclusion for both parties appearing before the Tribunal.

The Tribunals's mission is to do justice and be seen to do justice in all reviews and appeals and to resolve disputes according to the *Rules Governing the Practice and Procedure in Connection with Matters Dealt with by the Civil Aviation Tribunal* in all cases in a fair independent and timely manner.

The Tribunal encourages the use of pre-hearing conferences to assist the parties appearing before it, to identify the issues for determination by the Tribunal and to disclose and exchange documents. This reduces the length of hearings and avoids last-minute adjournments necessitated by late disclosure. Such conferences have also been particularly effective in settling licence suspensions and cancellations on medical grounds without the necessity of a hearing. The Tribunal staff contacts the parties to schedule mutually agreed hearing dates to the extent possible to avoid unnecessary adjournments.

The success of the Tribunal over the past 14 years can be attributed to the importance placed on the training and development of its part-time members and staff. A significant portion of the Tribunal's budget is expended on training. The skilfully developed training programs and seminars are reflected in the quality of hearings that are held across the country and the decisions rendered by Tribunal members.

Presentation of financial Information

Planned spending for the Tribunal was $972,000. During the year, supplementary estimates increased the total authorities to $1,039,527. The actual expenditures were $992,001. The personnel costs accounted for 60% of actual expenditures and 40% for goods and services.

Figure 4: Financial Information

Civil Aviation Tribunal	
Planned Spending	**$972,000**
Total Authorities	***$1,039,527***
Actuals	$992,001

The variance between total authorities and actuals for 1999–2000 is due to an increase of hearings in the last quarter of the fiscal year. The average is 5.5 hearings per month. In the last quarter, the average was 8 hearings per month. In the last month, the Tribunal heard nine reviews and one appeal. Two of the review hearings lasted more than one day. The cost of rendering 16 of these determinations will be carried over in the next fiscal year.

Figure 5: Average Costs for Reviews and Appeals

(Dollars)	**1999–2000**	**1998–1999**	**1997–1998**
Reviews	$2,977.37	$2,588.00	$2,843.00
Appeals	$7,114.77	$5,740.00	$6,064.00
Reviews and Appeals Held	**69**	**67**	**99**

When comparing the types of hearing actions, there are significant variances in resources spent due to uncontrollable factors such as location, travel, time spent on hearings, remuneration, interpreters, preparation, decision writing, costs for court reporting, transcripts, translations and other support personnel. The average costs fluctuate each fiscal year as they are determined by the number of reviews and the complexity of cases.

Other Performance Issues to Note

Government-wide Priorities

The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. Its clients are the aviation community and Transport Canada. The Tribunal serves the Canadian flying public by contributing to a safe and efficient aviation enforcement and licensing system.

Service Improvement Initiative

The Civil Aviation Tribunal seminar was held in Ottawa, Ontario, November 4th and 5th, 1999. The two-day seminar was held to exchange ideas, information and experiences relating to Tribunal matters. A panel discussion took place with representatives from Canadian Owners and Pilots Association, Airline Pilots Association, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens, Canadian Air Traffic Control Association, Air Canada Pilots Association and Transport Canada. Any recommendation brought to the attention of the Chairperson is submitted to the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) for consideration of regulations changes.

SECTION III: CONSOLIDATING REPORTING

Statutory Annual Reports

The Tribunal will submit for discussion to the Canadian Aviation Regulation Advisory Council the repeal of section 35 of the *Aeronautics Act*. It is our understanding that the legislation has been drafted for the expansion of the Civil Aviation Tribunal to a multi-modal tribunal. Should the decision be made to eliminate the annual report, it would likely be more expedient to make the change at that time. Consequently, it is likely that Canadian Aviation Regulation Advisory Council will defer the amendment proposal of section 35 to that time.

SECTION IV: FINANCIAL PERFORMANCE

The following tables are applicable to the Civil Aviation Tribunal

1. Summary of Voted Appropriations	**Required**
2. Comparison of Total Planned to Actual Spending	**Required**
3. Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending	**Required**

Table 1 – Summary of Voted Appropriations

Financial Requirements by Authority (thousands of dollars)

Vote		Planned Spending	1999–2000 Total Authorities	Actual
	Civil Aviation Tribunal			
40	Operating expenditures	874.0	941.5	894.0
(S)	Contributions to employee benefit plans	98.0	98.0	98.0
	Total Program	972.0	1,039.5	992.0

Table 2 – Comparison of Total Planned to Actual Spending

Departmental Planned versus Actual Spending (thousands of dollars)			
	1999–2000		
Business Line	**Planned**	**Total Authorities**	**Actual**
FTEs	8	8	9
Operating	972.0	1,039.5	992.0
Grants and Contributions	—	—	—
Total Gross Expenditures	**972.0**	**1,039.5**	**992.0**
Less: Respendable Revenues*	—	—	—
Total Net Expenditures	**972.0**	**1,039.5**	**992.0**
Other Revenues and Expenditures	—	—	—
Non–respendable Revenues**	—	—	—
Cost of services provided by other departments	158.2	158.2	158.2
Net Cost of the Program	**1,130.2**	**1,197.7**	**1,150.2**

Table 3 – Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

Historical Comparison of Departmental Planned versus Actual Spending ($ thousands)					
			1999–2000		
Business Line	**Actual 1997–1998**	**Actual 1998–1999**	**Planned Spending**	**Total Authorities**	**Actual**
Civil Aviation Tribunal	900.2	913.1	972.0	1,039.5	**992.0**
Total	**900.2**	**913.2**	**972.0**	**1,039.5**	**992.0**

SECTION V: DEPARTMENTAL OVERVIEW

Mandate, Vision and Mission

The mandate of the Civil Aviation Tribunal is provided for by Part IV of the *Aeronautics Act*. The Tribunal's principal mandate is to hold review and appeal hearings at the request of interested parties with respect to certain administrative actions taken by the Minister of Transport.

The objective of the program is to provide the aviation community with the opportunity to have enforcement and licensing decisions of the Minister of Transport reviewed by an independent body.

The Minister's enforcement and licensing decisions may include the imposition of monetary penalties or the suspension, cancellation, or refusal to renew a Canadian aviation document on medical or other grounds. The person or corporation affected is referred to as the document holder.

These decisions are reviewed through a two-level hearing process: review and appeal. All hearings are to be held expeditiously and informally, in accordance with the rules of fairness and natural justice.

At the conclusion of a hearing, the Tribunal may confirm the Minister's decision, substitute its own decision, or refer the matter back to the Minister for reconsideration.

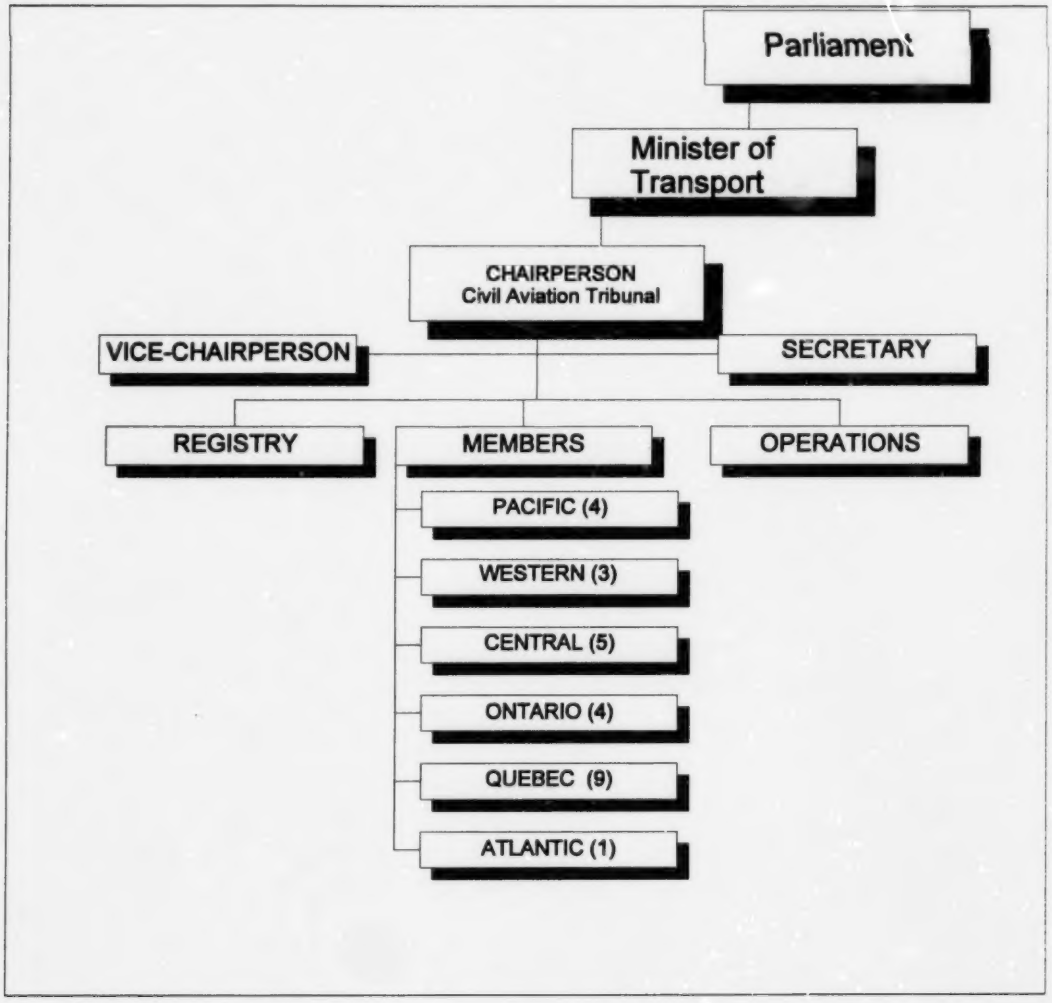
Departmental Organization

The Civil Aviation Tribunal's only business line is to hold review and appeal hearings. The Tribunal represents the only forum for ensuring that Canadian aviation document holders have access to an independent assessment governed by considerations of natural justice.

The office of the Tribunal is located in the National Capital Region. The Civil Aviation Tribunal's Chairperson is also its Chief Executive Officer. The Chairperson, Vice-Chairperson and immediate staff account for eight full-time equivalents. Twenty-six part-time members were in office during 1999–2000. Members are drawn from across Canada and are appointed by Order in Council on the basis of their knowledge and expertise in aeronautics, including aviation medicine.

All members report to the Chairperson. The part-time members are remunerated for the days they serve. They utilize an equivalent of two full-time equivalents.

Figure 6: Organization Chart



- The lower half of the organization chart displays the distribution of part-time members by region. All members report to the Chairperson.

- Eight full-time equivalents are utilized by the continuing full-time employees including the Chairperson and Vice-Chairperson. The twenty-six part-time members utilize the equivalent of two full-time equivalents.

SECTION VI: OTHER INFORMATION

Contacts for Further Information

Civil Aviation Tribunal
333 Laurier Avenue West
Room 1201
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Telephone: (613) 990-6906
Fax: (613) 990-9153
e-mail: cattac@smtp.gc.ca
Internet Web Site: www.cat-tac.gc.ca

Faye Smith – Chairperson
Allister Ogilvie – Vice-Chairperson
Marie Desjardins – Acting Executive Services Manager
Mary Cannon – Acting Registrar (Ontario, Prairie & Northern and Pacific Regions)
Susanne Forgues – Acting Registrar (Headquarters, Quebec and Atlantic Regions)

Legislation Administered and Associated Regulations

Legislation Administered and Associated Regulations by the Civil Aviation Tribunal

The Minister of Transport has sole responsibility to Parliament for the following Acts and Associated Regulations

Aeronautics Act	R.S., c. A-2, as amended
Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations	SOR/99-244, June 11, 1999
Civil Aviation Tribunal Rules	SOR/93-346, as amended

Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports

Report on Plans and Priorities 2000–2001
Annual Report 1999–2000
Guide to Tribunal Hearings

Annex A

The tables are presented under four categories

Medicals	**Suspensions**	**Fines**	**Cancellations**
– ATC*	– AME**	– AME** unpaid fine	– AME**
– Pilot	– Approved maintenance organization	– ATC* unpaid fine	– Certificate of airworthiness
	– Operating certificate	– Aircraft owner unpaid fine	– Personnel security
	– Operator security	– Operator security unpaid fine	– Pilot
	– Personnel security	– Operator unpaid fine	
	– Pilot competence	– Pilot unpaid fine	
	– Pilot enforcement		
	– Pilot instrument rating		
	– Pilot proficiency check		

* Air Traffic controller
** Aircraft maintenance engineer

INDEX

Annex A 20
Average Costs for Reviews and Appeals 10
Comparison of Total Planned to Actual Spending 16
Consolidating Reporting 13
Contacts for Further Information 19
Departmental Organization 17
Departmental Overview 17
Departmental Performance 5
Financial Information 10
Financial Performance 15
Future Plans 3
Government-wide Priorities 11
Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending 16
Key Co-delivery Partners 5
Legislation Administered and Associated Regulations 19
Mandate 17
Message 3
Mission 17
Objectives 5
Organization Chart 18
Other Information 19
Other Performance Issues to Note 11
Performance Accomplishments 6
Performance Results Expectations and Chart of Key Results Commitments 6
Presentation of financial Information 10
Reviews and Appeals Concluded with a Hearing 8
Reviews and Appeals over the past 5 Years 8
Service Improvement Initiative 11
Social and Economic Factors 5
Societal Context 5
Statutory Annual Reports 13
Statutory Annual Reports and Other Departmental Reports 19
Strategic Priorities 5
Summary of Voted Appropriations 15
Total Cases by Category 7
Vision 17

BUDGET DES DEPENSES

Tribunal de l'aviation civile du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2000

Canada

Présentation améliorée des rapports au Parlement
Document pilote

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/33-2000
ISBN 0-660-61427-8

Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une motion afin de répartir, dans le cadre d'un projet pilote, la *Partie III du Budget principal des dépenses* pour chaque ministère ou organisme en deux documents, soit le *Rapport sur les plans et les priorités* déposé au printemps et le *Rapport ministériel sur le rendement* déposé à l'automne.

Cette décision découle des engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses. Cette démarche vise à mieux cibler les résultats, à rendre plus transparente l'information fournie et à moderniser la préparation de cette information.

Cette année, la série de rapports sur le rendement d'automne comprend 83 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport annuel du Président intitulé *Une gestion axée sur les résultats* – 2000.

Ce ***Rapport ministériel sur le rendement***, qui couvre la période se terminant le 31 mars 2000, porte sur une responsabilisation axée sur les résultats en signalant les réalisations par rapport aux attentes en matière de rendement et aux engagements en matière de résultats énoncés dans le *Rapport sur les plans et priorités* pour 1999-00 déposé au Parlement au printemps de 1999.

Il faut, dans le contexte d'une gestion axée sur les résultats, préciser les résultats de programme prévus, élaborer des indicateurs pertinents pour démontrer le rendement, perfectionner la capacité de générer de l'information et soumettre un rapport équilibré sur les réalisations. Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessitent un travail soutenu dans toute l'administration fédérale.

Le gouvernement continue de perfectionner les systèmes de gestion ainsi que le cadre de gestion sur le rendement. Le perfectionnement découle de l'expérience acquise, les utilisateurs fournissant au fur et à mesure des précisions sur leurs besoins en information. Les rapports sur le rendement et leur utilisation continueront de faire l'objet d'un suivi pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins actuels et en évolution du Parlement.

Ce rapport peut être consulté par voie électronique sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp

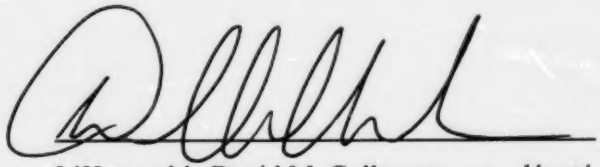
Les observations ou les questions peuvent être adressées au gestionnaire du site Internet du SCT ou à l'organisme suivant:

Secteur de la planification, du rendement et des rapports
Secrétariat du Conseil du Trésor
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) Canada K1A OR5
Téléphone : (613) 957-7167
Télécopieur : (613) 957-7044

Tribunal de l'aviation civile

Rapport de rendement

Pour la période se terminant le 31 mars 2000



L'Honorable David M. Collenette, c.p., député

Table des Matières

Partie I : Message 3
Plans futurs 3

Partie II : Rendement du ministère 5
Contexte socio-économique 5
Objectif 5
Priorités stratégiques 5
Partenaires principaux en matière de prestation des services 5
Facteurs socio-économiques 5
Attentes en matière de rendement et tableau des principaux engagements en matière de résultats 6
Réalisations en matière de rendements 6
Présentation de l'information financière 10
Autres points à noter sur le rendement 11
Les propriétés pangouvernementales 11
Initiative d'amélioration du service 11

Partie III : Groupement des rapports 13
Initiatives de réglementation 13

Partie IV : Rendement financier 15

Partie V : Aperçu du ministère 17
Mandat, vision et mission 17
Cadre de fonctionnement 17

Partie VI : Renseignements supplémentaires 19
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires 19
Lois appliquées et règlements connexes 19
Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels 19

Annexe A 20

Index 21

Liste des tableaux

Tableau 1 : Total des dossiers par catégories 7
Tableau 2 : Révisions et appels réglés à la suite d'une audience 8
Tableau 3 : Révisions et appels tenus au cours des cinq dernières années 8
Tableau 4 : Renseignements financiers 10
Tableau 5 : Coûts moyens pour les révisions et appels 10
Tableau 6 : Organigramme 18

Liste des tableaux financiers

Tableau financier 1 – Sommaire des crédits approuvés 15
Tableau financier 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles 16
Tableau financier 3 – Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles 16

PARTIE I : MESSAGE

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi au Canada en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal rempli le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements et de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des conseillers du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de documents placent dans les décisions du Tribunal.

Il est important de noter les gains en efficience réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaissant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée proclamée en 1986. Les parties comparaissant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de documents d'aviation canadiens, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble. Cela s'applique dans tous les types d'audiences.

Plans futurs

Le *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)* est en vigueur depuis le 11 juin 1999. Le Tribunal de l'aviation civile agira également à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. C'est donc dire que le mandat du Tribunal élargira davantage au cours des prochaines années.

Faye Smith
Présidente

PARTIE II : RENDEMENT DU MINISTÈRE

Contexte socio-économique

Objectif

L'objectif du programme est de pourvoir aux titulaires de documents d'aviation canadiens un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

Priorités stratégiques

De traiter les requêtes des titulaires de documents d'aviation canadiens et tenir des audiences en révision ou en appel par un organisme indépendant. Les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Le Tribunal offre ses services dans les deux langues officielles du Canada. Il est aussi itinérant en ce sens qu'il peut tenir ses audiences partout au Canada selon les besoins des parties.

Partenaires principaux en matière de prestation des services

Le Tribunal de l'aviation civile fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le Tribunal a pour clientèle le milieu de l'aviation et en offrant ses services au public canadien de l'aviation il contribue à un système de mise en application et de délivrance des permis sécuritaire et efficace.

Facteurs socio-économiques

Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage. Le Canada compte environ 73 000 employés d'aviation brevetés et environ 30 000 aéronefs immatriculés. À cause de ce volume, le nombre d'infractions à la *Loi sur l'aéronautique* devrait augmenter légèrement ou au moins demeurer stable. Le personnel de l'application des règlements et de la délivrance des permis de Transports Canada peut, sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada mais ont des effets sur le Programme. Le Programme est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne par le ministère, y compris la désignation de plusieurs infractions sous le régime du *Règlement sur les textes désignés* celles-ci ayant été jugées autrefois dans l'organisation judiciaire.

Attentes en matière de rendement et tableau des principaux engagements en matière de résultats

Pour fournir aux Canadiens :	qui se manifeste par :	figure dans :
processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*	• des audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalités	RRM Partie II p.9.
	• le règlement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un lapse de temps raisonnable	RRM Partie II p.9. Rapport annuel p.15. Règles du Tribunal de l'aviation civile
	• des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle	RRM Partie II p.9.
	• la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences	RRM Partie II p.9.
	• la qualité et la consistance des décisions rendues	RRM Partie II p.9.
	• le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation	RRM Partie II Réal. de rend. Site Web : www.cat-tac.gc.ca Guide sur les audiences du Tribunal

Réalisations en matière de rendements

En effectuant ses révisions des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports, le programme d'intérêt public que le Tribunal de l'aviation civile pourvoit est particulier dans le secteur de l'aviation civile au Canada. L'efficacité des opérations du Tribunal peut se traduire en une validation et confirmation visibles du système de sécurité de l'aviation civile au Canada. De plus, le Tribunal de l'aviation civile pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative touchant l'aviation, ce qui pourrait mener à des modifications nécessaires à la réglementation aérienne. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d'un rehaussement et du maintien de la sécurité aérienne au Canada. Au cours de l'exercice 1999–2000, le Tribunal prévoyait traiter environ 317 dossiers pour une somme de **972 000 $** et huit ÉTP. Cela représentait le même niveau que prévu pour

l'exercice 1997–1998. Les causes réelles traitées par le Tribunal se chiffraient à **325.** Un état détaillé des dossiers répartis par catégorie et par région ainsi que les révisions et appels entendus au cours des cinq dernières années figurent aux tableaux 1 à 3 aux pages 7 et 8.

Durant l'exercice de 12 mois, le Tribunal de l'aviation civile a enregistré **237** nouvelles requêtes en révision et **13** requêtes en appel du milieu de l'aviation. Cela représente une augmentation de **43** nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 1998–1999. Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent **75** causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de **325** causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit **31** dossiers de plus qu'en 1998–1999.

Les **325** causes traitées par le Tribunal se répartissent comme suit : **8** causes en attente d'une décision ont été reportées de l'exercice 1998–1999, et au cours de l'exercice 1999–2000, **158** causes ont été réglées sans audience et **69** causes ont été réglées à la suite d'une audience, dont **16** causes sont en attente d'une décision. À la fin de l'exercice 1999–2000, **59** causes étaient en suspens et **31** causes étaient fixées pour l'exercice 2000–2001.

Plusieurs des **158** causes réglées sans la tenue d'une audience avaient été enregistrées auprès du Tribunal mais ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire que tous les préparatifs de l'audience avaient été complétés par le greffe. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire d'un document ont retiré leur requête. Parmi les **158** causes réglées sans audience, **26** d'entre-elles avaient été fixées et annulées. Soixante-neuf audiences ont été tenues devant le Tribunal, soit **61** révisions de premier niveau et **8** appels de second niveau.

Tableau 1 : Total des dossiers par catégories

*Catégorie	Pacif.	Ouest	Centre	Ont.	Qué.	Atlan.	SP	Total	%
Cas médicaux	11	11	8	20	24	11	0	85	26
Suspensions	8	3	6	16	17	3	1	54	17
Amendes	12	40	41	28	50	7	1	179	55
Annulations	0	0	0	2	5	0	0	7	2
Total	31	54	55	66	96	21	2	325	100
%	10	17	17	20	30	6	0	100	

* Voir l'Annexe A pour plus d'information au sujet des catégories
** Comprend une cause reçue de l'Office des transports du Canada

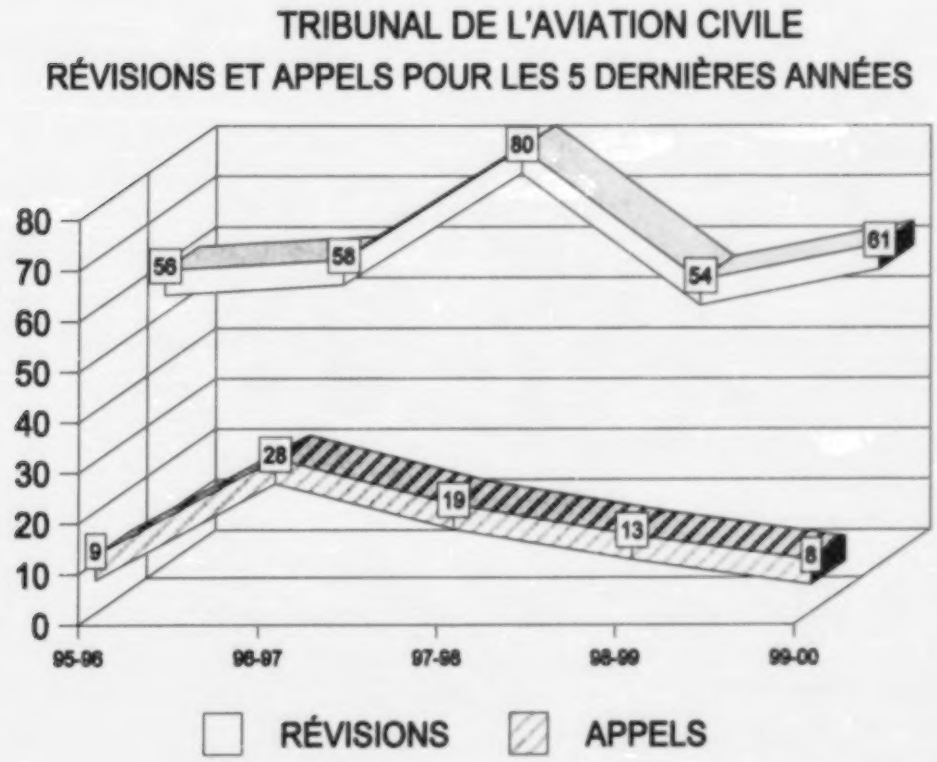
Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord.

Bien que les indicateurs dans les tableaux 1 et 2 soient des chiffres réels, ils ne sont pas suffisants pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque genre d'infraction et la façon dont elles seront traitées. Toutefois, les coûts estimatifs moyens pour les audiences en révision et en appel figurent au tableau 5 à la page 10.

Tableau 2 : Révisions et appels réglés à la suite d'une audience

Niveau des audiences	Pacif.	Ouest	Centre	Ont.	Qué.	Atlan.	SP	Total	%
Révisions	7	9	12	11	17	4	1	**61**	**88**
Appels	1	1	1	1	3	1	0	**8**	**12**
Total	**8**	**10**	**13**	**12**	**20**	**5**	**1**	**69**	**100**

Tableau 3 : Révisions et appels tenus au cours des cinq dernières années



L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu de l'aviation d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l'accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création du Tribunal de l'aviation civile.

Le Tribunal encourage fortement ses conseillers à rendre leurs décisions rapidement. Le Tribunal joint les motifs écrits à ses décisions bien qu'il n'existe aucune exigence réglementaire à cet effet. Cela permet à Transports Canada et à tout titulaire d'un document d'aviation canadien de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir faire une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à 46 pour une révision et 50 pour un appel, ce qui représente un accroissement de l'efficacité depuis 1992–1993 lorsque le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffrait en moyenne à 120 pour une révision et 90 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaissant devant le Tribunal.

La mission du Tribunal est de rendre justice et être perçu comme tel dans toutes les révisions et appels, et régler les litiges en accord avec les *Règles concernant la procédure des affaires portées devant le Tribunal de l'aviation civile* dans toutes causes d'une façon équitable, indépendante et dans un lapse de temps raisonnable.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci. Cela permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements à la dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. De plus, ces conférences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Le personnel du Tribunal consulte les parties autant que possible pour fixer des dates d'audiences mutuellement convenues, permettant ainsi d'éviter d'ajourner les audiences inutilement.

Le succès du Tribunal des 14 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au développement de ses conseillers à temps partiel et de son personnel. Une part importante du budget du Tribunal est consacrée à la formation. Le soin apporté à la conception des programmes de formation et des colloques se reflète sur la qualité des audiences tenues partout au pays et sur les décisions rendues par les conseillers du Tribunal.

Présentation de l'information financière

Le Tribunal avait des dépenses prévues de 972 000 $. Durant l'année, le budget des dépenses supplémentaires a augmenté les autorisations totales à 1 039 527 $. Les dépenses réelles étaient de 992 001 $. Les coûts pour le personnel représentaient 60 % des dépenses réelles, les biens et services représentant 40 %.

Tableau 4 : Renseignements financiers

Tribunal de l'aviation civile	
Dépenses prévues	**972 000 $**
Autorisations totales	***1 039 527 $***
Dépenses réelles	992 001 $

Les écarts entre les autorisations totales et les dépenses réelles pour l'exercice 1999–2000 sont attribuables à une augmentation du nombre d'audiences dans le dernier trimestre de l'exercice, soit une moyenne de 5,5 audiences par mois. Dans le dernier trimestre, la moyenne a été de 8 audiences par mois. Au cours du dernier mois, le Tribunal a entendu neuf révisions et un appel, deux des audiences en révision ayant duré plus d'une journée. Les coûts pour la rédaction de 16 décisions seront reportés au budget de l'exercice suivant.

Tableau 5 : Coûts moyens pour les révisions et appels

(Dollars)	**1999–2000**	**1998–1999**	**1997–1998**
Révisions	2 977,37 $	2 588,00 $	2 843,00 $
Appels	7 114,77 $	5 740,00 $	6 064,00 $
Révisions et appels entendus	**69**	**67**	**99**

Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, les voyages, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions, la traduction et le personnel de soutien. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Autres points à noter sur le rendement

Les propriétés pangouvernementales

Le Tribunal de l'aviation civile fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le Tribunal a pour clientèle le milieu de l'aviation et en offrant ses services au public canadien de l'aviation il contribue à un système de mise en application et de délivrance des permis sécuritaire et efficace.

Initiative d'amélioration du service

Le Tribunal de l'aviation civile a tenu une séance de formation d'une durée de deux jours à Ottawa (Ontario) les 4 et 5 novembre 1999. Les participants se sont rencontrés pour discuter et partager leurs idées et expériences relativement aux affaires du Tribunal. Des représentants de la Canadian Owners and Pilots Association, de la Airline Pilots Association, de l'Association du transport aérien du Canada, de l'Association québécoise des transporteurs aériens, de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, de l'Association des pilotes d'Air Canada et de Transports Canada ont participé à une discussion entre experts. Toute recommandation portée à l'attention de la présidente est signalée au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) en vue d'examiner le besoin d'apporter des modifications à la réglementation.

PARTIE III : GROUPEMENT DES RAPPORTS

Initiatives de réglementation

Le Tribunal soumettra au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne comme sujet de discussion la révocation de l'article 35 de la *Loi sur l'aéronautique*. Il paraît qu'un projet de loi a été préparé en vue d'élargir le mandat du Tribunal de l'aviation civile pour que ce dernier agisse à titre de Tribunal multimodal. Advenant qu'on décide d'éliminer le rapport annuel, il serait probablement jugé opportun d'apporter la modification à ce moment-là. Par conséquent, il est vraisemblable que le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne reportera la modification proposée de l'article 35 au moment donné.

PARTIE IV : RENDEMENT FINANCIER

Les tableaux financiers suivants s'appliquent au Tribunal de l'aviation civile

1. Sommaire des crédits approuvés	**Obligatoire**
2. Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	**Obligatoire**
3. Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	**Obligatoire**

Tableau financier 1 – Sommaire des crédits approuvés

Besoins financiers par autorisation (en milliers de dollars)

Vote		1999–2000 Dépenses Prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
	Tribunal de l'aviation civile			
40	Dépenses de fonctionnement	874,0	941,5	894,0
(S)	Contributions aux régimes D'avantages sociaux des employés	98,0	98,0	98,0
	Total pour l'agence	972,0	1 039,5	992,0

Tableau financier 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (milliers de dollars)

Secteurs d'activité	1999–2000 Dépenses prévues	Autorisations	Dépenses réelles
ÉTP	8	8	9
Fonctionnement	972,0	1 039,5	992,0
Subventions et contributions	—	—	—
Total des dépenses brutes	**972,0**	**1 039,5**	**992,0**
Moins: Recette disponibles*	—	—	—
Total des dépenses brutes	**972,0**	**1 039,5**	**992,0**
Autres recettes et dépenses	—	—	—
Recettes non-disponibles**	—	—	—
Coût des services offerts par d'autres ministères	158,2	158,2	158,2
Coût net du programme	**1 130,2**	**1 197,7**	**1 150,2**

Tableau financier 3 – Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles

Comparaison historique des dépenses prévues par aux dépenses réelles (milliers de dollars)

Secteur d'activité	Dépenses réelles 1997–1998	Dépenses réelles 1998–1999	1999–2000 Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Tribunal de l'aviation	900,2	913,1	972,0	1 039,5	**992,0**
Total	**900,2**	**913,2**	**972,0**	**1 039,5**	**992,0**

PARTIE V : APERÇU DU MINISTÈRE

Mandat, vision et mission

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision ou en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

L'objectif du programme est de pourvoir au milieu de l'aviation un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition d'une peine monétaire, la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. Les personnes ou les personnes morales affectées sont désignées sous le nom de titulaire d'un document d'aviation canadien.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision et un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalités aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

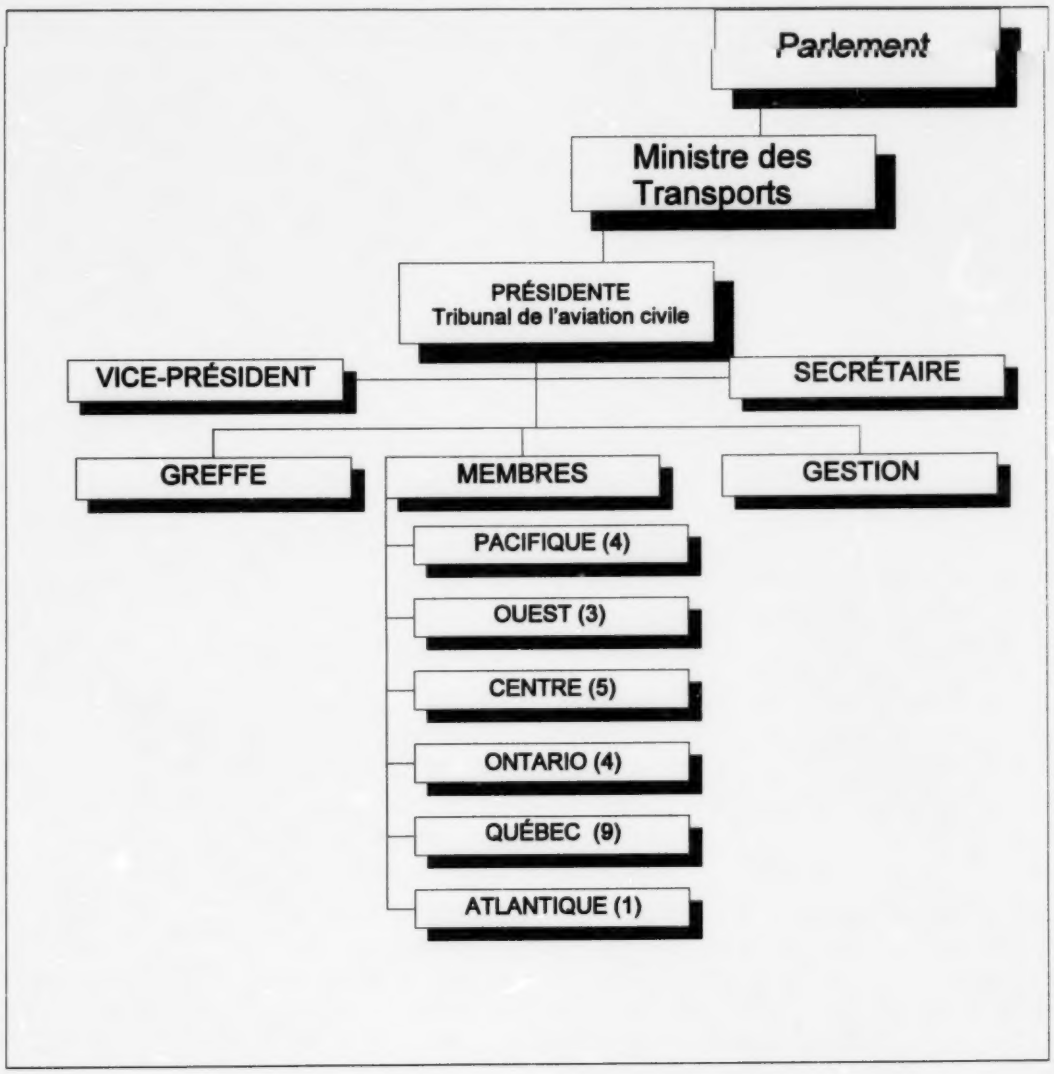
Cadre de fonctionnement

Le Tribunal de l'aviation civile n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle.

Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal de l'aviation civile en est aussi la première dirigeante. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent huit équivalents temps plein. Vingt-six conseillers à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 1999–2000. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence en aéronautique, y compris la médecine aéronautique.

Tous les membres se réfèrent à la présidente. Les conseillers à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction. Ils utilisent deux équivalents temps plein.

Tableau 6 : Organigramme



- La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

- Huit équivalents temps plein sont utilisés par les employés à temps plein permanents, y compris la présidente et le vice-président. Les vingt-six membres à temps partiel utilisent deux équivalents temps plein.

PARTIE VI : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

Tribunal de l'aviation civile
333, avenue Laurier Ouest
Pièce 1201
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Téléphone : (613) 990-6906
Télécopieur : (613) 990-9153
Courrier électronique : cattac@smtp.gc.ca
Site Web sur Internet : www.cat-tac.gc.ca

Faye Smith – Présidente
Allister Ogilvie – Vice-président
Marie Desjardins – Chef à la haute direction intérimaire
Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)
Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions du Québec et de l'Atlantique)

Lois appliquées et règlements connexes

Lois et règlement connexes appliqués par le Tribunal de l'aviation civile Le ministre des Transports assume l'entière responsabilité de l'application des lois suivantes et des règlements connexes devant le Parlement	
Loi sur l'aéronautique	(L.R., ch. A-2) modifié
Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)	(DOR/99-244) 11 juin 1999
Règles du Tribunal de l'aviation civile	(DOR/93-346) modifié

Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels

Rapport sur les plans et les priorités 2000–2001
Rapport annuel 1999–2000
Guide sur les audiences du Tribunal

Annexe A

Dans les tableaux, les données se répartissent en quatre catégories

Cas médicaux	Suspensions	Amendes	Annulations
– CCA*	– certificat d'exploitation	– CCA*	– certificat de navigabilité
– pilote	– contrôle de la compétence du pilote	– exploitant (sûreté)	– personnel (sûreté)
	– exploitant (sûreté)	– pilote	– pilote
	– organisme de maintenance agréé	– propriétaire d'aéronef	– TEA**
	– personnel (sûreté)	– TEA**	
	– pilote (application de la loi)	– utilisateur	
	– pilote (compétence)		
	– pilote (qualification de vol–instruments)		
	– TEA**		

* CCA (contrôleur de la circulation aérienne)
** TEA (technicien d'entretien d'aéronefs)

INDEX

Annexe A 20
Aperçu du ministère 17
Attentes en matière de rendement et tableau des principaux engagements 6
Autres points à noter sur le rendement 11
Cadre de fonctionnement 17
Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles 16
Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles 16
Contexte socio-économique 5
Coûts moyens pour les révisions et appels 10
Facteurs socio-économiques 5
Groupement des rapports 13
Initiative d'amélioration du service 11
Initiatives de réglementation 13
Les propriétés pangouvernementales 11
Lois appliquées et règlements connexes 19
Mandat 17
Message 3
Mission 17
Objectif 5
Organigramme 18
Partenaires principaux en matière de prestation des services 5
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires 19
Plans futurs 3
Présentation de l'information financière 10
Priorités stratégiques 5
Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels 19
Réalisations en matière de rendements 6
Rendement du ministère 5
Rendement financier 15
Renseignements financiers 10
Renseignements supplémentaires 19
Révisions et appels réglés à la suite d'une audience 8
Révisions et appels tenus au cours des cinq dernières années 8
Sommaire des crédits approuvés 15
Total des dossiers par catégories 7
Vision 17